

MÉMOIRE PRÉSENTÉ

PAR

H. MARCEL VEILLEUX,

CITOYEN DE BEAUCEVILLE

au

BAPE

**(Bureau des audiences publiques sur
l'environnement)**

*Dans le cadre du projet de construction de la section
de l'autoroute à partir de Beauceville vers
Notre-Dame-des-Pins*

H. Marcel Veilleux

Le 24 octobre 2006

Présentation de l'auteur du présent mémoire

L'auteur du présent mémoire s'intéresse au projet en titre depuis au-delà d'un quart de siècle. Les nombreuses rencontres, autant publiques que privées, ont jalonné sa carrière d'élu municipal sur une période de 25 ans, et ce, jusqu'à la fin de l'année 2005.

Tour à tour conseiller municipal pendant 13 ans et maire de Beauceville pendant 12 ans, le responsable de cet écrit sommaire a aussi occupé le poste de préfet de la MRC Robert-Cliche pendant 7 ans, et celui de président de la Conférence des préfets de la région Chaudière-Appalaches pendant 6 ans. De plus, il a siégé sur de nombreux comités « ad hoc » pour contribuer à l'évolution et à l'avancement, non seulement de sa municipalité et de sa MRC, mais aussi de la belle région Chaudière-Appalaches.

En 1992, le gouvernement fédéral lui décernait un certificat de mérite civique « pour sa contribution exceptionnelle à la vie de son milieu et à celle de la société canadienne ». Le gouvernement du Québec avait fait de même en 1985. Il est aussi porteur de décorations des forces armées canadiennes, décorations qu'il s'est méritées lorsqu'il servait son pays sous les drapeaux.

Il détient aussi plusieurs diplômes universitaires de la Faculté des lettres, de la Faculté des sciences de l'éducation de l'Université Laval, de l'ENAP et du Collège d'État Major de la Défense Nationale (Kingston, Ontario).

Il a également œuvré pendant quelques décennies au développement économique et industriel de la région en étant tour à tour membre du conseil d'administration et président du CLD (GEBCI), ainsi que fondateur et président du Centre d'aide aux entreprises (CAE).

Toutes ces activités se sont déroulées au cours d'une longue et fructueuse carrière en éducation qui s'est terminée en 1997.

À la lecture de cette présentation, il n'est pas surprenant de constater l'intérêt que suscite le projet ci-dessus mentionné de la part de celui qui fut si actif dans ce dossier jusqu'à tout récemment.

Historique du projet

Depuis le tout début des années 80, le ministère des Transports, la Ville de Beauceville et la population en général s'entendaient pour dire, après des études préliminaires, que le tracé le plus plausible et le plus logique était un tracé dit « de référence » qui s'apparentait plus ou moins au tracé « ouest ». De plus, ce même tracé comportait deux sorties : une à la route du Golf et l'autre à la route Fraser, éloignées l'une de l'autre par une distance à peu près équivalente à celle qui prévaut entre les deux sorties actuelles à Sainte-Marie-de-Beauce. Il est important de noter que ces constats faisaient l'unanimité partout, jusqu'à ce que le ministère des Transports, suite à une étude d'une firme mandatée à cet effet, propose un deuxième tracé qui devait, paraît-il, être présenté parce que le BAPE leur demanderait à d'éventuelles audiences publiques si d'autres alternatives avaient été étudiées. Ce dernier tracé est devenu depuis le tracé privilégié par le promoteur. À peu près au même moment, la sortie de la route Fraser a été éliminée à cause de la topographie à cet endroit. Nous avons alors suggéré qu'une voie intermédiaire entre le parc industriel et la route Fraser soit considérée pour compenser la perte de la deuxième sortie... L'idée fut bien accueillie, mais rejetée par la suite pour des raisons plus ou moins obscures.

Le ministère des Transports a toujours considéré que le rang St-Charles pouvait faire office de voie intermédiaire entre la route 173 et l'autoroute 73, mais le milieu agricole s'y opposait et s'y oppose encore farouchement. Des négociations ont même été menées à cette fin, mais elles échouèrent. La Ville de Beauceville ne s'opposait pas aussi catégoriquement à cette avenue, mais était quand même réticente, car les services d'aqueduc et d'égout ne pourraient y être installés à cause de l'éloignement, et ce, dans un avenir prévisible, contrairement à une voie qui croiserait la route Fraser si le tracé « ouest » était retenu.

Est-ce que les Beaucevillois et Beaucevilloises verront la réalisation d'un projet d'autoroute qui correspond à l'image qu'ils (elles) se sont faits ou, au contraire, les firmes d'experts leur

imposeront-elles un projet peu compatible avec leurs besoins et leurs désirs légitimes de développement ? Nous comptons beaucoup sur l'ouverture d'esprit des membres de cette commission pour faire la part des choses.

Développement

Les villes de la Beauce se sont développées en comptant sur une voie intermédiaire entre la route 173 et l'autoroute 73. Le boulevard Vachon à Sainte-Marie, la voie de contournement à Saint-Joseph, le boulevard Lacroix et une voie de contournement à Saint-Georges en sont des exemples concrets. Toutes ces voies intermédiaires ont été construites par le gouvernement du Québec et sont encore entretenues par celui-ci. L'absence d'une telle voie **avec services** à Beauceville est une des principales raisons qui a ralenti considérablement le développement résidentiel, commercial et industriel. En 1988, le BAPE affirmait à peu près textuellement que les municipalités limitrophes à une infrastructure comme une autoroute devaient être bien « bretellées », de façon à minimiser et même éliminer, si possible, les aspects négatifs relatifs à l'économie locale (voir l'étude demandée par la Ville de Beauceville en 2005).

À la fin de 2004, la Ville de Beauceville a demandé au ministère des Transports de défrayer les coûts d'une étude spécialisée afin de cerner davantage les impacts économiques qu'aurait la future autoroute sur notre développement municipal. On a agréé notre demande et cette étude, bien qu'incomplète, démontre quand même assez clairement que le développement économique de la Ville de Beauceville serait mieux servi avec le tracé « ouest ».

Une fois sa décision prise de privilégier le tracé « est », le ministère des Transports a semblé négliger de documenter comme il se doit le tracé « ouest », et plus particulièrement les quantités d'eaux de ruissellement en fonction de la capacité des réseaux d'égouts pluviaux de la Ville de Beauceville. Il est fort possible, et même probable, que cette problématique d'écoulement des eaux de surface ait un peu été exagérée, de façon à justifier la décision de privilégier le tracé « est » dont les coûts sont beaucoup moindres. Il existe également des mesures pour contrer certains débordements éventuels. Il faudrait également souligner le fait que, quelles que soient les mesures prises, il n'y a aucune installation, si solide soit-elle, susceptible de résister à des événements comme ceux survenus au Saguenay il y a une dizaine d'années.

Depuis déjà plus de deux ans, et plus particulièrement depuis le début des présentes audiences publiques, l'auteur des présentes à la désagréable impression que pour le secteur de Beauceville, il s'agit d'une lutte entre les tenants de l'hydraulique et ceux du développement économique. Il faut absolument trouver une solution susceptible de satisfaire tous les intervenants dans ce dossier complexe.

Agriculture

Ce domaine est très important, non pas tellement par le nombre de producteurs agricoles dans notre secteur, mais par les surfaces de plus en plus grandes exigées par ces mêmes producteurs pour atteindre la rentabilité de leurs fermes. À cet égard, les terrains agricoles du secteur du tracé « ouest » ont, à toutes fins pratiques, été concédés par les producteurs à cause de la proximité du périmètre urbain et de la pression exercée par les développements économique, résidentiel et commercial. Une telle pression dans le secteur du tracé « est » n'existe pas et n'existera pas dans un avenir prévisible.

Pistes de solution

Le BAPE, à mon avis, pourrait recommander différentes options qui pourraient s'apparenter à celles qui suivent.

1- ***Choisir intégralement le tracé « est » proposé par le ministère des Transports (promoteur)***

Cette solution doit être évitée parce qu'elle fait fi de plusieurs représentations du milieu.

2- ***Choisir intégralement le tracé « ouest »***

Cette solution mérite d'être regardée attentivement dans l'optique du développement de la Ville de Beauceville et des représentations du monde agricole.

3- ***Choisir le tracé « est », avec voie de desserte dans le secteur du tracé « ouest***

Cette solution pourrait être acceptable, mais il faudrait trouver des moyens pour compenser les pertes dans le domaine agricole. Des négociations pourraient avoir lieu entre le ministère de l'Agriculture, le ministère des Transports, la CPTA et l'UPA pour aplanir les difficultés. Le reboisement naturel et celui fait par l'intervention humaine (plantations) ~~est~~ ^{ont} considérablement augmenté dans les secteurs « est » et « ouest » du présent projet routier depuis les 15 ou 20 dernières années. Dans cette optique, serait-il pensable de permettre un certain déboisement pour agrandir les superficies agricoles?

4- **Choisir le tracé « est », avec voie de desserte au rang St-Charles**

Cette solution pose le problème de l'éloignement de ladite voie de desserte et, par le fait même, l'impossibilité d'y apporter les services d'aqueduc et d'égout dans un avenir prochain. Une telle voie intermédiaire doit absolument être pourvue de services qui vont assurer son développement.

La Ville de Beauceville a déjà élaboré, en 2005, une série de mesures compensatoires qui sont en train, pour certaines, d'être **réalisées**. Ce sont :

- 4 voies de la route du Golf;
- réfection de la route 173 à l'entrée nord de la Ville.

Les mesures susceptibles d'être réalisées sont les suivantes :

- élargissement de la route 108 (la Ville a agi au nom du ministère des Transports pour acquérir les terrains requis);
- élargissement de la sortie du pont du côté ouest de la rivière Chaudière (améliorer la sécurité);
- réfection de l'avenue Lambert, secteur sud (2 à 3 courbes à améliorer pour la sécurité des usagers);
- etc.
- **ET SURTOUT, LA CONSTRUCTION D'UNE VOIE INTERMÉDIAIRE AVEC SERVICES ENTRE LA ROUTE 173 ET L'AUTOROUTE 73.**

Conclusion

Le soussigné voudrait remercier les Commissaires pour l'accueil du présent mémoire et de l'intérêt qu'ils ont démontré pour comprendre les problèmes qui sont nôtres.


H. Marcel Veilleux